LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

18 Octobre 1902. — N° 214.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr
ENCARTAGE. . . . . 500 fr

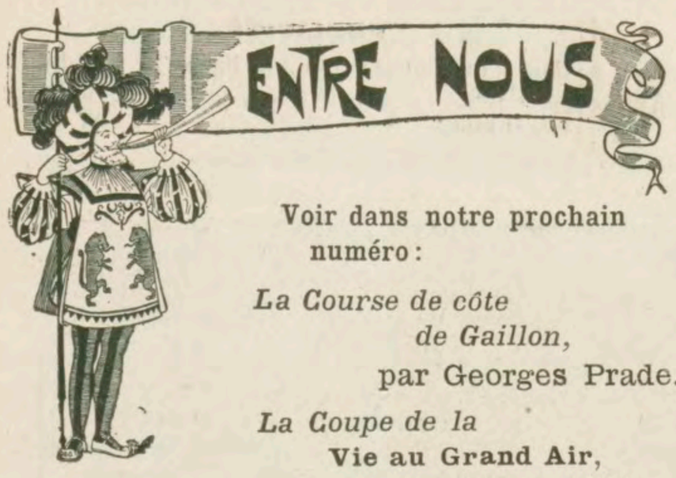
L[t] Desquilbet, du 8e hussards
qui a monté Gretz, le vainqueur.

L[t] Mascarel du 16e dragons,
propriétaire de Gretz.

LE PRIX DE S. M. L'EMPEREUR DE RUSSIE, A COMPIÈGNE

Pour commémorer son séjour à Compiègne, S. M. l'Empereur de Russie a offert un superbe objet d'art attribué à un steeple chase militaire qui s'est disputé jeudi à Compiègne. Notre photographie représente, dans l'enceinte du pesage, le vainqueur, le lieutenant Desquilbet du 8e hussards, au moment où il va desseller son cheval Gretz.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



Voir dans notre prochain numéro :

La Course de côte de Gaillon, par Georges Prade.

La Coupe de la **Vie au Grand Air,** par Henri de Vèze.

Tommy-Hall, par André Foucault.

La réouverture d'Auteuil, par Franc-Picard.

etc., etc.,

Dans les tirés de Voisins, près de Rambouillet. — Le départ des porte-paniers et des rabatteurs.

CYCLISME

La Coupe de la « Vie au Grand Air »

DIMANCHE prochain, se disputera au vélodrome du Parc des Princes, la

Coupe Challenge de la *Vie au Grand Air,*

superbe objet d'art, dont nous donnons ci-contre la photographie. Cette course interclubs, réservée aux coureurs munis d'une licence d'amateur de l'Union Vélocipédique de France, se disputera sur 1500 mètres avec entraîneurs humains, par équipe de deux coureurs pour chaque club engagé, chaque coureur ayant droit à un seul tandem entraîneur.

DIANE CHASSERESSE
par HENRI LEVASSEUR,
Coupe challenge de la *Vie au Grand Air*, pour une épreuve de 1 500 mètres avec entraîneurs.

Outre le challenge, dont le club gagnant restera détenteur pendant un an, les prix suivants ont été accordés par la commission d'amateurisme :

Au premier, une médaille d'or ; au deuxième, une médaille de vermeil ; une médaille de bronze au premier coureur du club éliminé dans chaque série.

Les engagements sont reçus au siège de l'Union Vélocipédique de France, 6, boulevard des Italiens.

☘

*Nous recommandons à nos lecteurs qui veulent se tenir au courant des dernières nouvelles de l'automobile et du cycle la lecture de l'*Auto-Vélo, *le plus documenté et le mieux tuyauté des journaux sportifs quotidiens.*

☘

Sur tous les Pianos

MUSICA

26 pages de musique nouvelle
20 pages de gravures
spécimen contre 1 franc.

LES ÉDITEURS.

Battues de Plaine et Battues de Bois

La feuille est lente à tomber cette année. On n'a pas encore pu chasser au bois ; et, cependant, nombre d'équipages ont commencé leur laisser-courre. Ce n'est guère que vers la Toussaint que l'on pourra faire des battues de bois, mais nous sommes au beau moment des battues de plaine. En France, nous n'avons point de ces tableaux comme on en voit en Autriche ; la plus giboyeuse de nos chasses ne vaut pas le quart des fameux tirés de Saint-Johann qu'un de nos collaborateurs nous présentait récemment.

Le comte de Fels et son garde chargeur.

☘

IL n'y a pas très longtemps que les battues de plaine — battues de perdreaux et de lièvres — sont pratiquées en France, c'est une importation allemande et autrichienne, et aujourd'hui, c'est pour ainsi dire le seul mode de chasse adopté dans les plaines de la Beauce et de la Brie ; c'est à peine si, de rare en rare, on rencontre un chasseur avec son chien battant la plaine et se contentant de quatre ou cinq perdreaux pour sa journée.

Il est très difficile de bien organiser et diriger une battue de plaine ; je passe sur le territoire qu'il faut autant que possible immense et très découvert, sur les rabatteurs qui doivent être, pour la grande majorité, toujours les mêmes, bien stylés et d'une obéissance passive aux gardes.

L'important est que le directeur de la chasse connaisse admirablement son terrain et son gibier ; car il saura ainsi les allures des animaux. Une compagnie de perdreaux, un lièvre élevés dans un certain endroit partiront à de très rares exceptions près, exceptions causées par un vent violent ou d'abondantes pluies, dans une même direction ; et, en tout cas, étant donné l'état du temps, le jour et la veille de la chasse, le directeur de la battue doit connaître le parti que prendront les animaux de plaine — en plaine, les allures sont beaucoup plus régulières qu'au bois.

Il est, en matière de battue, des principes desquels il ne faut point s'écarter si on veut réussir. Tout d'abord, n'adoptez jamais des enceintes trop grandes, le gibier peut forcer rabatteurs ou tireurs, placez vos chasseurs sous le vent, les rabatteurs marchant vent dans le dos, et conduisez vos battues de façon à toujours ramener le gibier vers le centre de la propriété.

Dans certains tirés, on place des jalons numérotés ou avec le nom des chasseurs : les meilleures places sont celles du centre, surtout lorsque la battue étant

M. Gordon-Bennett, directeur du *New-York Herald.* — Le Prince d'Arenberg.

En attendant une battue.

bien conduite, les rabatteurs marchent en ligne ceintrée. Ailleurs, on a construit dans les champs des abris artificiels, derrière lesquels se placent les tireurs; certes, des abris naturels, haies, boqueteaux de bois bas-feuillus, sont préférables; enfin, dans certains grands tirés, comme à Jonvilliers, chez le comte Potocki, on a ménagé dans les plaines un certain nombre de trous, dans lesquels prennent place les tireurs; ces petits retranchements offrent les meilleurs abris, car ils masquent bien le corps des tireurs.

Une battue de perdreaux dans les tirés de Voisins.

Les rabatteurs s'avancent sur la ligne des tireurs.

On peut dire qu'il y a autant de systèmes de battues que de terrains de chasse, et on ne peut donner que des règles tout à fait générales pour la battue de plaine.

Au point de vue du tir, on a souvent comparé le tir de battue au shooting: il y a, à coup sûr, beaucoup d'analogie; cependant, si dans les tirs aux pigeons on attend l'oiseau de boîte; dans le tir de chasse en battue, on est souvent, pour ne pas dire la plupart du temps, surpris par l'envolée d'une compagnie de perdreaux ou le déboulé d'un lièvre; le tir est donc beaucoup plus difficile, étant donné que les coups sont beaucoup plus variés.

Le Cte Le Gonidec dans les tirés de Voisins, chez le Cte de Fels.

Les tireurs *di primo cartello* sont nombreux dans nos grandes chasses des environs de Paris: J'en citerai quelques-uns au hasard de ma mémoire, que ceux que j'oublie m'excusent.

A tout seigneur tout honneur: Mgr le duc de Chartres, qui chasse beaucoup et partout, est un fusil hors ligne, ne tirant qu'à belle portée, il laisse filer la pièce qui tombe neuf fois sur dix; le comte Justinien Clary, qui chasse à Neufmoutiers, excelle dans les coups de longueur, il lui arrive de faire des doublés à des hauteurs prodigieuses; le comte Nicolas Potocki, qui réunit dans ses tirés de la Croix-Saint-Jacques l'élite des tireurs de France, est un tireur très vite, qui emploie presque toujours le calibre 16; le prince Murat a une prédilection marquée pour le faisan au coup du roi.

Parmi les membres du barreau et les parlementaires, je citerai l'ex-premier président Périvier, qui tue le lapin à la perfection — et ce n'est pas toujours un tir facile. — M. Trouard-Riolle, l'avocat général, un spécialiste du perdreau en battue; M. Develle, l'ancien ministre, M. Ratier, le sénateur de l'Indre; M. Octave Bernard, l'avocat général de la Haute-Cour; M. Gaston Menier, M. Brown, le conseiller d'État. J'allais oublier le Président Loubet, un gaucher, et M. Waldeck-Rousseau, qui aime beaucoup à couper les... effets de ses voisins.

Si nous passons aux sportsmen et aux propriétaires d'écurie de course, parmi les fusils que l'on cite: le baron Roger, dont les chasses de Vougeron sont réputées; le comte de Fels, chez lequel se rencontrent à Voisins, près de son superbe haras, nombre de turfistes: le prince de Lucinge, comte Le Gonidec, notre confrère Gordon-Bennett, le prince d'Arenberg; le duc de la Tremoïlle, qui avait fondé autrefois la fameuse société de Rambouillet où il avait organisé une des plus belles chasses de France; M. Michel Ephrussi, tireur élégant doué d'une vue excellente et d'une adresse extraordinaire; le comte de Pourtalès, M. Ledat, tireurs d'une grande rapidité; M. Caillaut, qui cette année est allé tirer les grouses, en Ecosse, dans les moors appartenant à M. Ach. Fould, propriétaire et éleveur de nombreux gagnants de nos hippodromes; le comte Le Marois; le comte de Ganay dont les tirés de Courance sont réputés; M. Wysocki, qui tue lentement, mais sûrement, j'en passe certainement et des meilleurs.

Certes, les tableaux des battues de plaine ou de bois des tirés des environs de Paris, n'atteignent pas les tableaux des grandes chasses d'Autriche et de certains moors d'Écosse, et pour la plus grande quantité, le gibier est d'élevage; même dans les meilleures années, il faut élever,

Chez M. le marquis de Beauvoir, à Sandricourt, où chaque année vont chasser les Grands-Ducs de Russie, on élève de 1 500 à 2 000 faisans et autant de perdreaux; chez le comte de Fels, à Voisins, les quatre gardes font chacun leur élevage particulier, et le comte accorde toujours une prime au garde dont l'élevage a le mieux réussi. Chez le marquis et le comte d'Harcourt, à Pont-Chevron et Saint-Euzoge, on tue chaque saison près de 6 000 perdreaux pour les deux tirés, la moitié provient de l'élevage. Chez M. Léon Thome, au Breuil et à Blandureau, on ne tue, chaque année, pas moins de 3 000 faisans, les deux tiers d'élevage. Chez M. d'Eichtal, aux Bézards, on élève un millier de faisans et autant de perdreaux, et on tue 1 500 à 2 000 faisans et 2 500 à 3 000 perdreaux. Chez MM. de Rothschild, à Ferrières, on tue 5 à 6 000 faisans, 4 000 perdreaux et près de 2 000 lièvres; un tiers du gibier est naturel. Une des chasses de France où l'on élève le plus et où les tableaux sont aussi les plus beaux, c'est chez le comte Greffulhe, à Nangis; cette année, il n'y a pas moins de 25 000 faisans dans les tirés et près de 10 000 perdreaux.

PAUL MÉGNIN.

M. Gordon-Bennett tirant en arrière de la ligne. Le Prince d'Arenberg tuant un faisan.

Une battue demi-plaine demi-bois dans les tirés de Voisins, chez le Comte de Fels.

La Catastrophe du Ballon

Automobile « Le Bradsky »

En un supplément paru le lendemain même de l'accident, la Vie au Grand Air *a retracé les principales scènes de l'émouvant drame aérien où périrent MM. de Bradsky et Morin. Nos lecteurs trouveront ici sur ce triste événement une documentation complète que nous ont fournie nos collaborateurs photographes, dont quelques-uns assistaient au départ du dirigeable, tandis que les autres suivaient ses évolutions au-dessus de Paris et arrivaient sur le lieu même de l'accident une demi-heure avant les représentants des autres journaux.*

✣ ✣ ✣

Je viens de contempler un spectacle atroce dont la vision dure encore devant mes yeux: Dans une salle basse et blême de la mairie de Saint-Denis, couchés côte à côte sur une botte de paille, j'ai vu les cadavres, les pauvres corps brisés, tordus, sanglants, de deux aéronautes: Arno de Bradsky et Paul Morin, tous les deux membres de l'Aéro-Club de France. Un jour faux, sinistre, tombant sournoisement d'une porte vitrée éclairait leurs fronts troués, leurs faces révulsées, livides... ah! l'abominable impression!

Ces deux hommes, je les avais vus partir quelques heures auparavant, pleins d'espoir, joyeux d'expérimenter enfin leur ballon automobile retenu depuis si longtemps, par une affreuse saison, sous le hangar où venait sangloter le vent d'automne, le vent mélancolique se heurtant aux charpentes, traînant sa plainte, lugubre comme un glas!...

On n'attache pas assez d'importance à la voix du vent! Le vent est prophétique, annonce l'heur ou le malheur suivant qu'il chante ou se lamente... Dans nos fréquentes visites au parc de Vaugirard, il nous semblait, ces temps derniers, revivre les jours tristes qui précédèrent la catastrophe du *Pax*. Severo, lui aussi, avait longtemps désiré le grand soleil et le ciel clair! Et le destin ironique exauça son désir! Il mourut, ainsi que son mécanicien, Saché, par une radieuse matinée de printemps, le 12 mai 1902, et voici que les âmes de Bradsky et Morin s'en sont allées le lundi 13 octobre. Et c'était encore un ineffable matin, doré d'automne....

Nous allons essayer de conter ces tristesses.

Un peu avant six heures, nous arrivions au parc de Vaugirard, au moment même où l'aéronat, prêt au départ, allait procéder aux essais préliminaires à la corde. M. de Bradsky se trouvait déjà dans la nacelle donnant les dernières instructions à ses ouvriers. Auprès de l'appareil, la toute jeune et charmante Mme de Bradsky et M. Paul Morin.

Deux fois, le ballon s'éleva, à bout de cordes, afin de vérifier la stabilité et le bon fonctionnement du moteur. Ainsi retenu par le guide-rope, M. de Bradsky mit ses propulseurs en mouvement, décrivit quelques cercles et revint au sol prendre son compagnon.

(Cliché Branger-Doyé)

Le comte de Bradsky-Laboun (photographie prise la veille de la catastrophe).

Il nous déclarait être enchanté, et de l'hélice propulsive et de l'hélice ascensionnelle. Cependant, Mme de Bradsky pénétrait dans la nacelle et ne consentait à céder sa place à M. Morin que sur la promesse formelle d'une ascension au champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux.

Lors, M. Morin embarqua, et l'aéronat, lesté d'une bonne provision d'essence de pétrole et de huit sacs de sable, environ, s'en fut légèrement vers un ciel frais, de lapis-lazuli, où s'effeuillaient, en lambeaux de mousseline, quelques petits nuages blancs. Le calme était presque absolu.

Autour du parc, une foule assez dense applaudissait, faisait une véritable ovation aux aéronautes. A l'altitude de 200 mètres, l'hélice ascensionnelle fut arrêtée, et embrayé le propulseur d'arrière. Très souple, le ballon glissa sur la mer aérienne.

On l'a déjà compris, l'intention de M. de Bradsky était de se rendre au champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux. Or, dès son départ, l'aéronat eut vent debout et, au lieu de mettre le cap sur le but désigné, traça de larges cercles concentriques, s'éloignant, *dans le lit du vent,* vers Montmartre, en gagnant les régions élevées car une grande — peut-être trop grande — quantité de lest venait d'être projetée.

Mme de Bradsky, sans doute en proie à un terrible pressentiment, était très émue; nous-même ressentions une inquiétude qui nous détermina à suivre l'aéronat, en compagnie de M. Georges Besançon, secrétaire général de l'Aéro-Club.

Notre fiacre filait dans un quartier absolument révolutionné par l'événement; les passants, arrêtés, suivaient les évolutions avec une curiosité mêlée d'effroi. De plus en plus, nous nous rendions compte que l'aéronat ne gouvernait pas, malgré l'action de son hélice propulsive, trahi qu'il était par l'exiguité du gouvernail. Le vent l'emportait, ainsi qu'un simple ballon sphérique, au-dessus d'une buée rousse noyant l'horizon et où nous le perdîmes de vue complètement.

Nous commençâmes alors, dans la banlieue de Paris, une course insensée, explorant les rues innombrables de la plaine d'Aubervilliers, de la porte de Flandre au pont de St-Ouen, visitant l'une et l'autre berge de la Seine en demandant des renseignements. Non, ils n'avaient pas vu passer le ballon, ces terrassiers et charretiers que nous rencontrions; le brouillard était par trop intense. Cependant, les habitants de St-Denis avaient eu vent d'un événement survenu du côté de Gonesse. Le commissaire de police était parti précipitamment! Qu'était-il donc arrivé? Un accident? Pire, peut-être! Un homme planté dans un carrefour nous héla:

— Vous cherchez les aéronautes? Ils sont morts tous les deux!

L'homme exprimait une vérité lamentable. A Gonesse, ou plutôt au Globe-de-Stains, dans un champ de la propriété de Roncières, une foule stationnait autour d'un monceau de décombres. Ce n'était pas la foule de 1783, celle-là qui, dans cette même région, mettait en pièces, à coups de fourches, le premier « globe aérostatique », poussée par une frayeur naïve de quelque maléfice. Aujourd'hui, la foule de Gonesse connaît les ballons; elle n'ignore même pas qu'ils tuent parfois, et elle a vu emporter, à peine y a-t-il quelques minutes, vers la morgue de Saint-Denis, deux loques sanguinolentes qu'elle trouva gisant au milieu d'un champ!

De ce champ, quelqu'un assista à la catastrophe. M. Aubert, interpellé par les aéronautes, voguant à 150 mètres de hauteur, leur indiqua la direction de Pantin. Puis, comme ils venaient de remettre en marche leur moteur, il entendit un bruit sec, immédiatement suivi d'un second, qui le fit songer au déchirement d'une pièce de toile, — et, tandis que l'enveloppe s'envolait tout là-haut, la poutre armée venait s'abîmer à ses pieds! Ce fut foudroyant paraît-il. Il était 9 heures 1/4 exactement. Le *Bradsky* était parti à 8 heures. Les deux hommes ne râlèrent même pas; ils étaient morts, broyés!

Nous avons examiné longuement les débris de la poutre armée. Les fils retenant au ballon la partie mécanique, se sont rompus. Quant à l'enveloppe, elle a pu être suivie des yeux pendant trois quarts d'heure. Elle revint sur Paris, et, du parc de Vaugirard, Mme de Bradsky put croire que son mari se dirigeait

Les victimes dans une salle de la mairie de Saint-Denis.
Au premier plan, le corps du comte de Bradsky; derrière, celui de l'ingénieur Paul Morin.

LA DERNIÈRE ENTREVUE. — M. ET Mme DE BRADSKY DEVANT LA NACELLE AVANT LE DÉPART.

Mme de Bradsky a suivi toutes les expériences préliminaires de son mari. Elle assistait lundi matin à son départ et on conçoit par quelles angoisses la malheureuse femme a dû passer, pendant trois mortelles heures, jusqu'à ce qu'un coup de téléphone vint lui apporter la confirmation de la catastrophe que tout le monde prévoyait.

LA SECONDE VICTIME. — L'INGÉNIEUR PAUL MORIN, AVANT L'APPAREILLAGE.

M. Paul Morin avait pris une grande part à la construction du ballon De Bradsky *dans la réussite duquel il avait la plus grande confiance, et il n'aurait pas cédé pour un empire sa place dans la nacelle, pour cette première ascension.*

APRÈS LA CHUTE. — LA NACELLE DU BALLON *DE BRADSKY* DANS LA PLAINE DE GONESSE.

C'est dans un champ, à quelques mètres de la route nationale de Gonesse et de la ligne de Grande Ceinture, que la nacelle est venue s'abîmer avec ses deux conducteurs, tandis que le ballon, subitement délesté, faisait un bond de 4 000 mètres et disparaissait dans les airs pour retomber, déchiré, dans la soirée, près d'Ozoir-la-Ferrière.

vers Issy alors qu'il gisait déjà dans le sillon creusé par sa chute !

On a pensé d'abord que les fils de suspension s'étaient rompus à leur jonction avec les cordelettes de l'enveloppe, mais un aéronaute du Parc de Chalais que le colonel Renard avait envoyé aussitôt sur les lieux prendre des nouvelles de l'accident donna une explication qui parut plus plausible.

Après avoir examiné avec soin toutes les cordes de piano tordues qui entouraient la nacelle ou s'enroulaient autour des tubes, il remarqua qu'aucune d'elles ne présentait à son extrêmité de trace de cassure. On sait, en effet, que le fil de piano peut supporter par millimètre carré de surface un poids considérable — 200 kilos.

Il en déduit aussitôt que la séparation de la nacelle et de l'enveloppe devait être attribuée, non à une cassure des fils, mais à une sorte de glissement des ligatures. Pour rattacher les fils à l'enveloppe, on en avait en effet fait passer le bout dans des œillères placées de distance en distance sur le brancard qui formait l'armature médiane du ballon, puis on avait opéré une ligature consistant en un simple tortillement en spirale du bout de fil sortant autour de la partie même du fil directement attachée à la nacelle. Comme il est facile de le comprendre, cette ligature oppose au poids mort une résistance moins considérable que le fil de piano lui-même. Il s'ensuivit non pas que le fil cassât à l'endroit de la ligature, mais que la spirale qui composait cette dernière se déroulât à l'un des fils d'abord puis à deux et ainsi de suite. On peut croire, d'ailleurs, que ce déroulement des ligatures s'étant produit juste au moment où les aéronautes espérant atterrir immédiatement tentaient d'exécuter une manœuvre au guide-rope, tandis qu'ils remettaient en marche le moteur, sa cause en doive être attribuée à un changement dans l'équilibre du ballon, changement qui dût être d'autant plus considérable, que la manœuvre du guide-rope et du gouvernail devait nécessiter parfois de la part de Paul Morin qui s'occupait uniquement de la partie aéronautique, des déplacements relativement considérables, au cours desquels il était obligé de se plier radicalement en deux pour passer sous les barres transversales de la nacelle.

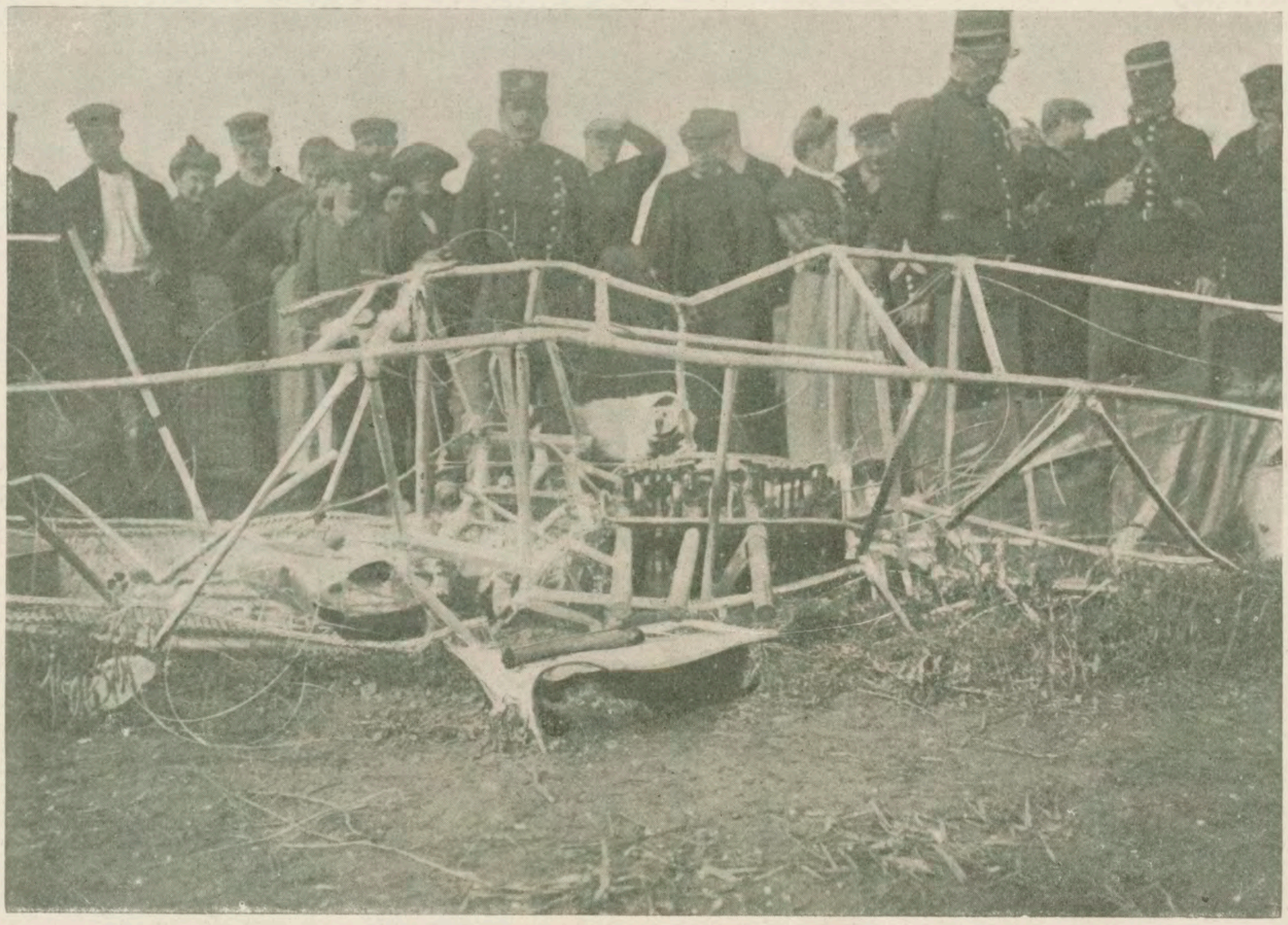
Un vice de construction a donc déterminé, seul, cette nouvelle et épouvantable catastrophe.

Le fait, extraordinaire, surprenant n'a pas de précédent en aéronautique. Probablement dut se produire une fausse tension, portant sur l'avant le poids total de l'appareil.

La poutre est, en effet, tombée sur la proue, et en tombant, pivota sur elle-même.

Comment a été provoquée la fausse tension ?

Soit par l'emploi du brancard en bois de sapin encerclant l'enveloppe et où s'attachaient les fils : soit par l'absence, que nous ne pouvons comprendre, d'un ballonnet compensateur. Dans l'esprit de M. de Bradsky, le brancard devait suppléer suffisamment au ballonnet. Le malheureux s'est grandement trompé. En outre, les diverses pièces composant cette armature de bois, ne coïncidaient pas exactement avec la forme de l'enveloppe.



Le moteur après la chute.

Alors que la poutre armée a été brisée par la violence du choc, le moteur a relativement peu souffert.

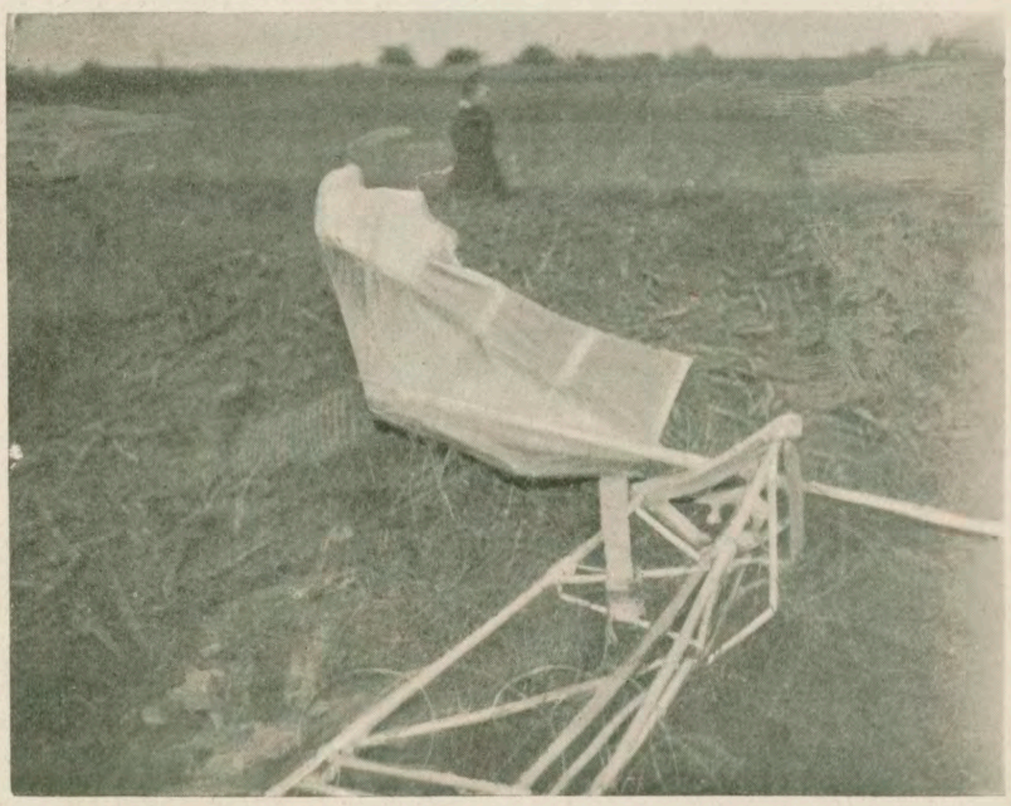
Ottokar-Théodore-Arno, baron de Bradsky-Laboun, était père d'un bébé de neuf mois. Né le 4 mai 1866 à Zwickau (Saxe), il avait donc 36 ans. A peu près du même âge, Paul Morin, ingénieur, laisse également une veuve et une fille âgée de douze ans.

Ainsi, en quelques mois à peine, trois femmes sont restées veuves, victimes elles aussi de la science. Toutes à des titres divers, et Mme de Bradsky la première, avait été pour son mari une collaboratrice de tous les instants. Dans la douleur violente qui l'accabla au moment où elle apprit sa triste mort, dut entrer certainement un peu du désespoir de l'inventeur qui voit son œuvre avorter. C'est la douleur d'une femme de science, en même temps que d'une épouse accablée que nous saluons ici.

François Peyrey.

Santos-Dumont au hangar de Bradsky.

Le gagnant du prix Deutsch n'avait pas osé exprimer à M. de Bradsky le peu de confiance qu'il avait dans son mode de suspension.



Le gouvernail après la chute.

On se rend compte de l'insuffisance de cette partie de l'appareil pour diriger contre le vent.

Un Concours de Tourisme

L'épreuve organisée par le Touring Club de France, sous le nom de « Concours de Tourisme » eût été plus justement dénommée « Concours de machines de Tourisme ». C'est en effet sur les bicyclettes même que portait ce concours qui, rempli de conditions techniques, n'a pas ému la foule comme les grandes épreuves de vitesse. Celles-ci maintenant, il faut l'avouer, ne servent plus guère au perfectionnement de la machine à deux roues. Aussi faut-il féliciter le Touring Club de son idée, encore qu'il n'en faille pas compter tirer des résultats pratiques immédiats.

Le bivouac du T. C. F. au col de Tourmalet, au lever du soleil.

Le contrôle au premier tour et la descente du côté de Campan.

Le grand lacet à la montée du col.

Fourreau arrivant premier à bicyclette ou du moins... avec sa bicyclette.

CONCOURS de Tourisme! Si deux mots doivent souffrir de se trouver accouplés, ce sont ces deux-là. Qui dit Tourisme, dit liberté, libre-arbitre, point de règle ni de contrôle, point de commissaires, de brassards ni de signatures. Aussi bien, l'épreuve du Touring Club était-elle un concours de *machines*.

Aux termes du réglement, ce concours comprenait :

1° Un examen préliminaire des machines;

2° Une épreuve sur route ;

3° Un examen technique pouvant comporter des essais.

L'itinéraire choisi partait de Tarbes, altitude 315 mètres, passait par Lourdes, Pierrefite, Luz, Barrèges, Tourmalet, Gripp, Bagnères, comprenait deux fois l'ascension et la descente du col du Tourmalet, altitude 2122 mètres, et ramenait les coureurs au point de départ, après un parcours de 215 kilomètres et 4158 mètres d'élévation.

La route avait été choisie parmi les plus dures de France. Voici d'ailleurs ce qu'en dit le vainqueur, Muller :

Je suis enchanté de ma course; je considère cette épreuve comme la plus terrible de toutes celles auxquelles j'ai pris part, c'est-à-dire Marseille-Paris, Paris-Brest et retour, Bordeaux-Paris, enfin le record Paris-Madrid dont je suis détenteur.

La route est très bonne comme sol, mais terriblement accidentée, et nombreux ont été ceux qui, à la fin du premier tour étaient déjà au bout de leurs forces.

A l'inverse de tout ce qui a été fait jusqu'ici, l'épreuve sur route, au point de vue de l'ordre des arrivées, était sans importance pour le classement final des machines. L'ordre d'arrivée intéressait surtout l'homme, auquel une prime était attribuée selon son rang, et les primes elles-mêmes n'avaient d'autre objet que d'encourager l'homme à « pousser » tant qu'il pouvait, à faire rendre à la machine la plus grande somme de travail possible Cette conception se traduit par la cote relativement très faible attribuée à l'épreuve sur route.

Le point important du concours, celui auquel était attribuée la cote la plus élevée, était l'examen technique dans les ateliers de constructions militaires de Tarbes, après achèvement par la machine du travail excessif qui lui avait été demandé. C'est en effet cet examen seulement qui permit de se rendre compte de la qualité intrinsèque de la machine et des mécanismes adaptés, seule chose intéressant le public.

A notre avis, dit dans la *Revue du T. C. F.*, notre distingué confrère Carlo Bourlet, rapporteur du concours, toutes les épreuves cyclistes ou automobiles devraient être conçues dans le même esprit.

Qu'arrive-t-il actuellement dans les courses d'automobiles ? C'est la voiture dont le conducteur a été ou le plus habile ou le plus chanceux qui obtient la première place. Mais que vaut pratiquement cette voiture, dans quel état est-elle arrivée, quelle résistance ont présenté les mécanismes qui la constituent, en un mot, que vaut-elle pour le public qui l'achète ? La course reste muette sur ce point.

En ce qui concerne les courses de bicyclettes, c'est encore bien pis ! Telle maison, pour une course de 600 kilomètres, prévoit 20 machines de rechange qu'elle poste tout le long de la route à la disposition du coureur. Que signifie, je vous le demande, le fait d'arriver *premier* dans ces conditions ? Au point de vue de la valeur intrinsèque de la machine, quel enseignement le public peut-il tirer d'une telle épreuve ?

Dans un cas comme dans l'autre, cycle ou automobile, le public ne sait pas ce qu'il achète. Il paie l'adresse, l'habileté, le sang-froid de tel ou tel coureur ou conducteur, il reste complètement *inéclairé* sur la valeur réelle de la voiture ou de la bicyclette. Ce n'est pas le mécanisme qui gagne, c'est l'homme, mais ce mécanisme, auquel un admirable manœuvrier a pu faire produire un effort extraordinaire, que vaut-il après cet effort ?

Ceci reste inconnu et c'est précisément ce qu'il faudrait savoir.

La descente du premier, précédé d'une automobile avertiseurs.

Nous avons relevé quelques détails techniques sur les machines présentées qui sont de nature à intéresser tous ceux qui font du cyclisme pratique.

Les chaînes employées étaient, en général, au pas de 15, 18, ou $25^{mm}4$, largeur 3 à 6 millimètres, les unes assemblées avec l'antique boulon de jonction, d'autres avec des crochets de fermeture plus modernes et plus faciles à enlever et à remettre en place.

Un grand nombre de changements de vitesse étaient obtenus au moyen de deux chaînes et de plusieurs rangées de pignons, système de Vivie.

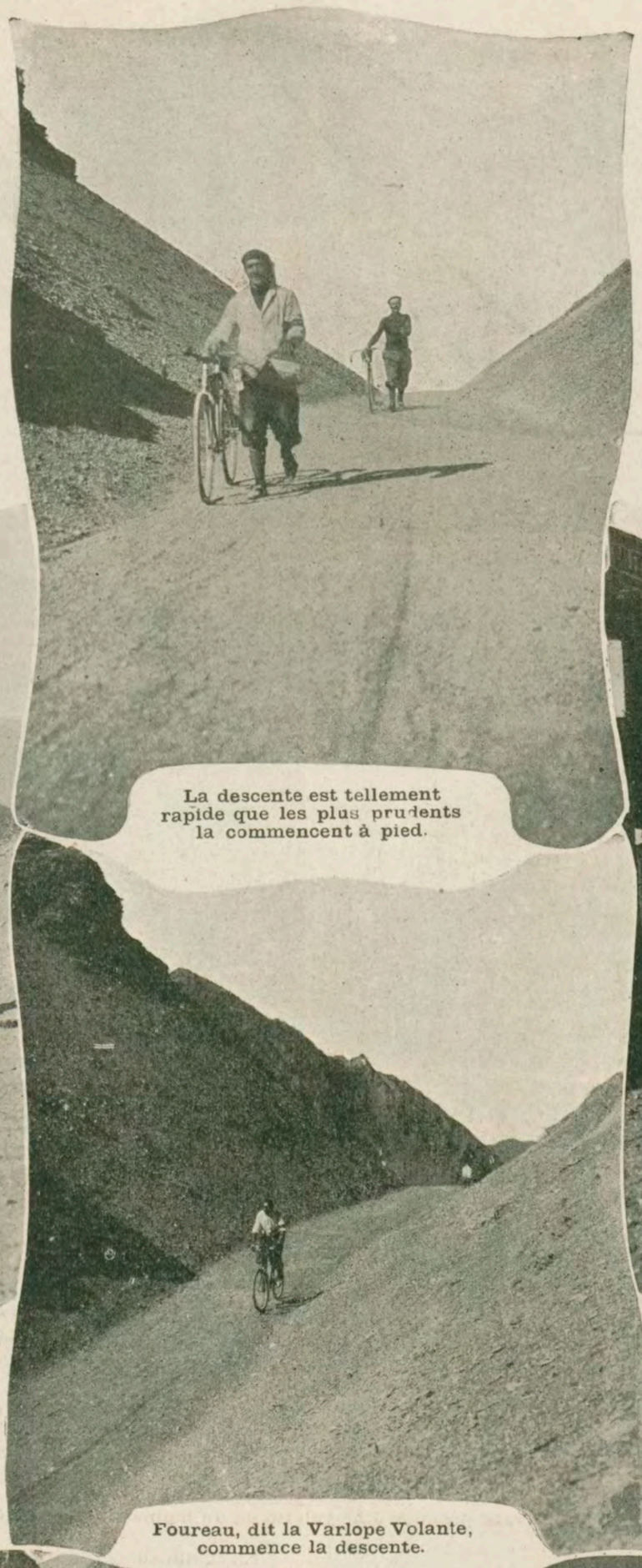
Parmi les autres changements de vitesse, on remarquait le Hub two Speed, le W T W et le Peugeot placé dans le moyeu arrière, le Variand placé dans le pédalier, quelques Sans Chaîne et une machine à leviers.

Les développements variaient de 2m,50 à 7 mètres. Quelques machines, les mieux outillées pour la course, avaient une différence de 50 p. 100 entre les deux développements, d'autres moins bien partagées n'avaient guère que 20 à 25 p. 100, maximum pouvant être obtenu avec certains changements de vitesse par pignons satellites.

Les meilleures pédales, les plus rares, il faut ajouter, étaient celles extensibles pouvant se régler suivant la largeur du pied.

Les jantes étaient en grande partie en acier, tubulaires, à noter cependant quelques jantes bois et aluminium.

Les pneus étaient à tringles et à talons, gros-



La descente est tellement rapide que les plus prudents la commencent à pied.

Foureau, dit la Varlope Volante, commence la descente.

Wattelier au col du Tourmalet.

seur 35 à 41 millimètres. Bien peu de fourches d'ailleurs étaient disposées pour pneu de 45 à 50 millimètres et les machines remplissant cette condition gagnèrent certainement un bon point aux yeux de la Commission.

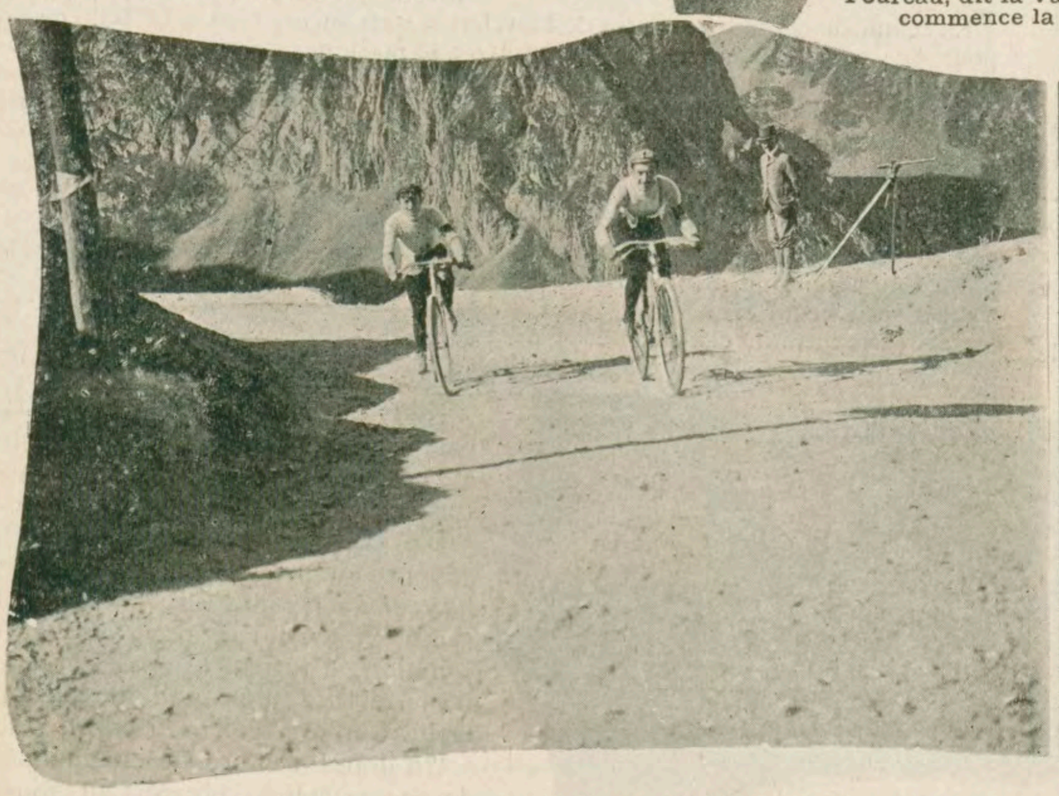
La généralité des freins étaient placés sur les jantes, quelques machines étaient même munies de deux freins sur jante sur la roue arrière, ce qui devait presque forcément amener un échauffement du pneumatique ainsi que cela a été constaté pendant la course.

Peu de machines avaient un jeu de clés spécial, et la presque totalité des bicyclettes présentées ne pouvaient se démonter sans le secours de tout un outillage spécial qui n'existe guère que chez le constructeur.

La bicyclette la plus légère était à une seule multiplication, peu apte par conséquent à faire du tourisme, elle pesait néanmoins 13 kilos, les bicyclettes les plus lourdes atteignaient 22 kilos la meilleure moyenne était dans les 16 à 17 kilos, ce qui n'a vraiment rien d'excessif pour une bicyclette de tourisme munie de changement de vitesse, roue libre, freins, garde-crotte, cornet d'alarme, sacoche garnie, etc...

Ralentir, dit le poteau du T. C. F. L'état de la route suffisait pour qu'on s'y décidât.

Le concours tout entier a été une véritable leçon pour les constructeurs et pour les examinateurs eux-mêmes, et le champ des expériences reste très largement ouvert. M. V.



Deux concurrents dans la descente. Malgré leur vif désir, ils n'osent pas se livrer au plaisir de la lutte, de crainte d'être emportés par leur ardeur jusque dans un ravin.

Les deux seuls touristes de la course, arrivés les derniers, mais souriant sur leurs machines *Guinard* à changement de vitesse aux pédales, s'adaptant à toutes les machines. (Lecarme et Michel.)

LES COURSES

A Compiègne : Le Prix de S. M. l'Empereur de Russie

Lors du séjour en France de S. M. l'Empereur de Russie, il avait été question d'organiser en son honneur une journée de courses : le projet n'aboutit point ; cependant, Nicolas II, qui est grand amateur de sport hippique, voulut néanmoins, en remerciement de l'intention, laisser à l'une de nos sociétés sportives un souvenir, et c'est la Société des courses de Compiègne — étant donné le séjour de l'Empereur de Russie au château — qui bénéficie de l'objet d'art. Ce prix fut attribué par les commissaires des courses de Compiègne à un steeple militaire de première série, qui s'est couru jeudi.

✣ ✣ ✣

Sur vingt-quatre chevaux inscrits pour le Prix de S. M. l'Empereur de Russie, onze seulement se sont présentés sous les ordres du commandant de Tanlay, commissaire militaire des courses de Compiègne. Avant l'épreuve, tous les concurrents ont été présentés au colonel d'État-Major Wladimir Lazareff, agent militaire de la Russie à Paris, délégué par le gouvernement russe pour assister à la réunion et remettre aux vainqueurs les objets d'art offerts par son impérial souverain. On peut dire que c'étaient les meilleurs parmi les concurrents habituels des militarys d'Auteuil et des réunions de province ; l'épreuve a été très rondement menée et les 3500 mètres furent couverts à bonne allure ; une seule chute s'est produite au début du parcours : celle du favori Cinna que montait le lieutenant Auriol. Le vainqueur a été Gretz, un hongre alezan par Mirabeau et Archiduchesse, appartenant au lieutenant Mascarel du 16e dragons et monté par mon vieux camarade de régiment, le lieutenant Desquilbet du 8e hussards. Inutile de dire que la rentrée de Gretz a été saluée par les applaudissements unanimes de la très élégante et très nombreuse assistance. Le lieutenant Desquilbet du 8e hussards, est certainement un des meilleurs parmi les officiers qui montent en courses.

(Cliché Benoist).

L'objet d'art, coupe en vermeil, ornée d'émaux, offert par S. M. le Tsar pour le prix qui porte son nom.

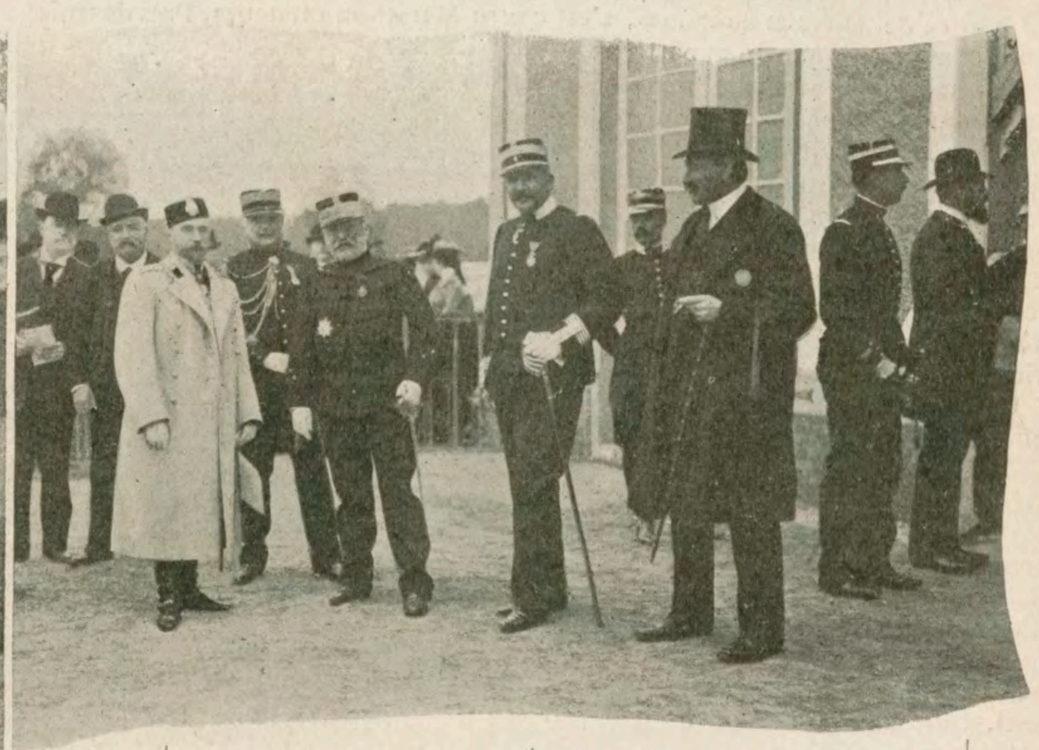
Déjà lorsque Desquilbet était sous-officier au 11e hussards, il avait la passion de monter aux courses : que de fois il lui est arrivé de venir, — j'étais alors sous-officier à cet excellent régiment qu'on nommait encore le « cirque Bonie » — me sonner le réveil dès l'aube, pour aller galoper à cheval dans la vallée de la Savoureuse et leur faire sauter les obstacles de notre champ de manœuvres. Comme j'étais « au dressage des jeunes chevaux » j'avais parmi les nombreuses recrues qui arrivaient trois à quatre fois l'an, quelques chevaux de tête fort galopeurs, et je me souviens tout particulièrement d'une petite jument grise anglo-Tarbes, de 3/4 de sang, Bérangère, qui a plus d'une fois servi de leader aux chevaux qu'entraînait Desquilbet. Sorti dans un bon rang de Saumur, il travailla le steeple avec plus d'ardeur encore qu'au temps où il était sous-officier ; car les occasions de monter aux courses sont rares pour celui qui n'a qu'un galon de sous-off. Il a triomphé maintes fois avec Rosier II et Adriatique II, deux demi-sang.

Voilà plus de dix mois qu'il ne s'était remis en selle, ayant fait une chute terrible qui nécessita un repos assez long et une saison aux eaux. Sa rentrée vient d'être triomphante, il a enlevé, avec une belle maëstria le prix du Tzar : je l'attends à Auteuil. J'ajouterai que Gretz était le top weight de la course, il portait 83 kilogs. Quant au second de l'épreuve, c'est le jeune lieutenant du 16e dragons, René Degorge, avec son cheval d'armes Puerto. Cette victoire du jeune Degorge, m'a rajeuni de quinze ans ! J'ai assisté à ses premières leçons d'équitation ; tout jeune il aimait le cheval, les joies qu'il procure, les satisfactions qu'il donne, le voilà classé maintenant.

Franc Picard.

La rentrée des concurrents du Prix de S. M. l'Empereur de Russie.

En tête, le vainqueur Gretz, monté par le lieutenant Desquilbet, du 8e hussards, derrière lui, le lieutenant Degorge montant son cheval d'armes Puerto, par Havre et Cousta, arrivé deuxième.



Le Cl d'Ét.-Maj. Wladimir Lazareff, agent militaire de la Russie. — Le Cl de Tanlay, commissaire milit. des courses. — M. d'Agnel de Bourbon, directr du dépôt d'étalons de Compiègne.

Le Gl de Ville, commandant la division de cavalerie. — M. Ch. de Salverte, comm. des courses de Compiègne.

Dans l'enceinte des propriétaires, à Compiègne.

Fabiola, monté par le Lt Nativelle, du 14e hussards. — *Puerto*, monté par le Lt Degorge, du 16e dragons. — *Gretz*, monté par le Lt Desquilbet, du 8e hussards.

L'arrivée du Prix de S. M. l'Empereur de Russie. (Steeple-chase militaire, 1re série, 3 500 mètres.)

Une Course à pied de 40 kilomètres

La course Marathon amateurs organisée par l'Union Athlétique du premier arrondissement a été courue pour la quatrième fois le dimanche 5 octobre. Plus de 200 concurrents prirent part à cette épreuve, aujourd'hui classique, qui comprenait un parcours très accidenté, partant du vélodrome du Parc des Princes pour y revenir après être passé par Saint-Cloud, Suresnes, Rueil, Bougival, Port-Marly, Marly-le-Roi, Rocquencourt, Versailles et St-Cloud. 171 concurrents étaient à l'arrivée, ayant à leur tête, Roffi, de l'Union Athlétique Clodoaldienne qui couvrit le parcours des 40 kilomètres en 2 h. 40 m. 25 s. 2/5 malgré le mauvais état des routes et du ciel, qui nous permit cependant de prendre les quelques croquis photographiques ci-dessous.

Un groupe de coureurs au Parc des Princes.

Le nombre des concurrents au départ s'élevant à 250, il nous a été difficile de les faire entrer tous dans un cliché. On remarquera, au premier rang, le nº 115 qui n'a qu'une jambe et qui émettait la vrétention de faire les 40 kilomètres avec sa béquille et sa canne.

Sous un ciel grisaillé de nuages, par une température fraîchotte, sur une route bordée de hêtres et de chênes, s'est couru Marathon amateurs. Près de trois cent concurrents y prirent part.

Comme il m'apparut vraiment symbolique, le pédestrian qui, par le ciel ensoleillé de la Méditerranée, parcourut jadis, sous le climat souriant de la Grèce les routes du Péloponèse, n'ayant d'autre raison de courir, d'autre générateur d'énergie que le désir de porter la nouvelle de la victoire, et d'arriver vite... vite...

C'est à lui que je pense, lorsque sur les hauteurs de Saint-Cloud où je suis venu voir passer les concurrents, j'entends un bourgeois paisible, peu sportsman, mais pratique, lancer dans une vague exclamation d'effarement, lorsqu'il voit à quelques kilomètres de l'arrivée passer le cinquantième concurrent, qui continue bien qu'il n'ait aucune chance :

« Ah ! ça, combien y a-t-il donc de prix, qu'ils continuent tous ? »

Quelle envie me prit, d'aller vers lui, vers ce bourgeois, au pardessus mal coupé, mais bien brossé, aux talons éculés, mais soigneusement cirés, et d'essayer en quelques mots de lui faire comprendre l'importance de ce mouvement sportif qu'il ne soupçonnait pas ; et combien ses causes étaient curieuses, qui ne touchaient, du moins chez les amateurs, ni à l'argent, ni à l'orgueil, mais simplement au plaisir qui ressort d'une activité employée avec désintéressement.

Mais son ignorance était trop belle, au milieu de tant de gens qui savaient et aimaient le sport, et je préférai l'y laisser, plutôt que de lui dire : « tous ceux que vous voyez passer ici, couverts de maillots multicolores, jeunes ou vieux, riches ou pauvres, savaient qu'ils n'arriveraient pas premier dans cette course. Dès l'abord, ils se sont désintéressés du bronze d'art plus ou moins en zinc que remporteront les gagnants ; ils sont là simplement, parce que, non sans raison, ils se sont habitués à l'idée qu'il était préférable de se fatiguer sainement à exercer son corps, que de s'exercer à se fatiguer inutilement. Le plaisir est de se remuer, et du moins, comme dit l'autre, et pour vous éviter de larges considérations sociales... « ça vaut mieux que d'aller au café. »

Bien m'en prit de ne lui rien dire, mon bourgeois m'eût traité d'idiot.

Les curieux attendant le passage des coureurs dans la côte de Saint-Cloud

(Temps couvert).

A Ville-d'Avray, Moreau, du S. A. Sézannais, arrivé troisième en 2 h. 48 m. 31 s.

On a prononcé à propos de Marathon amateurs, le mot de « Bordeaux pédestre. »

Au point de vue du mouvement que provoqua cette épreuve, de l'intérêt qu'elle suscita à Paris et aux environs, elle ne fut dépassée que par Paris-Vienne. Partout il y avait du monde.

Piétons, cyclistes, chauffeurs, se mêlaient au départ, sur la route. Les uns suivaient en peloton, les autres formaient une haie épaisse, surtout dans les pays, et si l'on songe qu'aucun n'était amené là par une curiosité inapaisée, et un amour du spectacle qui conduisit jadis une telle foule au départ de Paris-Vienne, on se rend compte qu'au point de vue purement sportif, au point de vue « propagande sportive » Marathon amateurs fut un plus grand événement que Paris-Vienne.

Il n'y avait là, en effet, ni sensations violentes à éprouver ; ni progrès à constater, ni chose nouvelle à apprendre ; ce qu'il y avait à voir était vieux comme le monde : voir des hommes exercer simplement une des premières facultés dont la nature les gratifia : « courir ».

C'est peu de chose ! C'est là, cependant à mon sens, le sport le plus vrai-ment sport, en ce sens qu'il consiste uniquement dans le développement naturel d'une fonction naturelle qu'il n'utilise ni instrument ajouté, aviron, poids, raquette, fleuret, ni méthode d'entraînement factice, mais qu'il partage, seul avec la natation, la singulière originalité d'habituer l'homme à lutter, par ses seuls moyens, le mieux et le plus longtemps possible, contre les difficultés naturelles qu'il rencontre.

Nager est une faculté naturelle qu'il est bon de perfectionner, courir est une faculté naturelle qu'il est utile de développer, voir est une faculté naturelle qu'il est avantageux d'aviver, jouer au tennis, n'est qu'un moyen de préciser le coup d'œil et d'accélérer les mouvements des jambes.

Voilà pourquoi, tout simplement, il est plus intéressant de suivre les progrès de la course à pied qui restera toujours un sport que de se passionner pour le tennis qui passera comme ont déjà passé beaucoup d'autres jeux sportifs qui n'ont qu'un succès de mode.

Et c'est, du reste, un retour au culte de

la nature originelle qu'opèrent chaque matin ou chaque soir les jeunes gens, ouvriers ou étudiants, rentiers ou prolétaires, qui trouvent chaque jour quelques heures à distraire des obligations factices de la vie sociale pour s'exercer les jambes sur une route.

Ce sont, en outre, ceux-là certainement qui font le plus pour la cause du sport qui s'entraînent soit simplement, loin des sociétés à cotisations coûteuses, loin des jeux à installation difficile.

Et comme ils sont plus forts pour prouver l'utilité et la beauté du sport, puisqu'ils les trouvent en lui-même, dépouillé de tout apparat!

Je suis d'autant plus heureux de faire cette remarque, que le vainqueur de Marathon amateurs, Roffi, un fumiste, n'est certainement pas un sportsman de métier. Difficilement je me le figure comme un régulier qui, chaque jour, consacre mathématiquement quelques quarts d'heure à son entraînement. Ses occupations ne le portent pas davantage, autant qu'il apparaît, vers la course à pied : c'est donc uniquement à quelques rares moments perdus qu'il a pu se perfectionner dans l'art de courir vite et longtemps, vite! oh! combien, car seuls ceux qui ont suivi à bicyclette cette longue épreuve pédestre savent à quelle allure il grimpait les raidillons aux pourcentages les plus élevés; longtemps, car l'état de fraîcheur dans lequel il arriva à la fin du parcours était extraordinaire.

Quelques kilomètres avant le but, à la hauteur de Saint-Cloud, lorsqu'il arriva premier qu'on attendait depuis longtemps, son allure était splendide.

Beau garçon à face claire, au torse cambré, il allongeait ses jambes nues, régulièrement, avec des mouvements de souplesse infinie, ayant à peine dans ses mains le petit relâchement dans la manière de tenir les lièges qu'on remarquait chez la plupart des concurrents suivants.

Quel défilé, et combien curieux! Un à un se succédant à 100 mètres, car rien n'est aussi amusant et plus varié que d'assister au passage d'une course à pied qui a réuni autant de concurrents.

(Cliché Pomier.)

Roffi, de l'Union Athlétique Clodoaldienne gagnant de Marathon-amateurs couvrant les 40 kilomètres en 2 h. 40 m. 25 s. 1/5.

Huteau de l'U. A. Clodoaldienne 4e en 2 h. 49 m. 27 s. 1/5.

Des jeunes imberbes, qui trottent comme des lapins, des vétérans à l'allure déjà plus rassise qui ont été toujours au même train depuis le départ, des bonnes volontés en masse que leurs moyens physiques trahissent parfois, qui s'arrêtent brusquement, à bout de souffle, et se décident après quelques pas de marche — suprême tentative — à enfiler une veste prêtée puis à se laisser enlever par l'auto charitable qui les rapatriera au vestiaire du départ.

Et ils passent sans interruption. L'un d'eux portait, épinglée sur un maillot multicolore la croix d'officier d'Académie; depuis le départ, on lui fait un succès énorme, et lorsqu'il arrive au Parc des Princes, son premier cri, celui de sa nature ou du nouveau-né pleurant à la soif, est de s'inquiéter s'il arrive dans les 151 heureux auxquels sera remis un diplôme. — La manie des fleurons!

Est-ce donc vraiment pour ce bout de papier qui sera dans la vie un bien faible souvenir que tant de courageux sont venus, de près ou de loin, prendre part à cette course; comme je le disais plus haut, je n'en crois rien.

(Clichés Branger-Doyé)

Un groupe de concurrents au retour, au passage à niveau de Montretout.

La nuit commence à tomber lorsque les derniers passent. La besogne des photographes devient impossible, et lorsque dans la fraîcheur du soir on a compté au Parc des Princes 171 arrivants ayant accompli le parcours en entier, c'est un cri de joie qui salue cette nouvelle et brillante victoire sportive. FITZO.

Le " Santos-Dumont IX "

Malgré la mort tragique de MM. Severo et de Bradsky, Santos-Dumont va reprendre avec plus d'énergie, plus d'enthousiasme que jamais, l'âpre bataille contre la mer aérienne. Au reste, il n'avait eu garde d'abandonner la lutte, et dès le lendemain de son arrivée en France, à peine même avait-il quitté New-York, où il laissa son huitième appareil, qu'il concevait déjà de nouveaux projets.

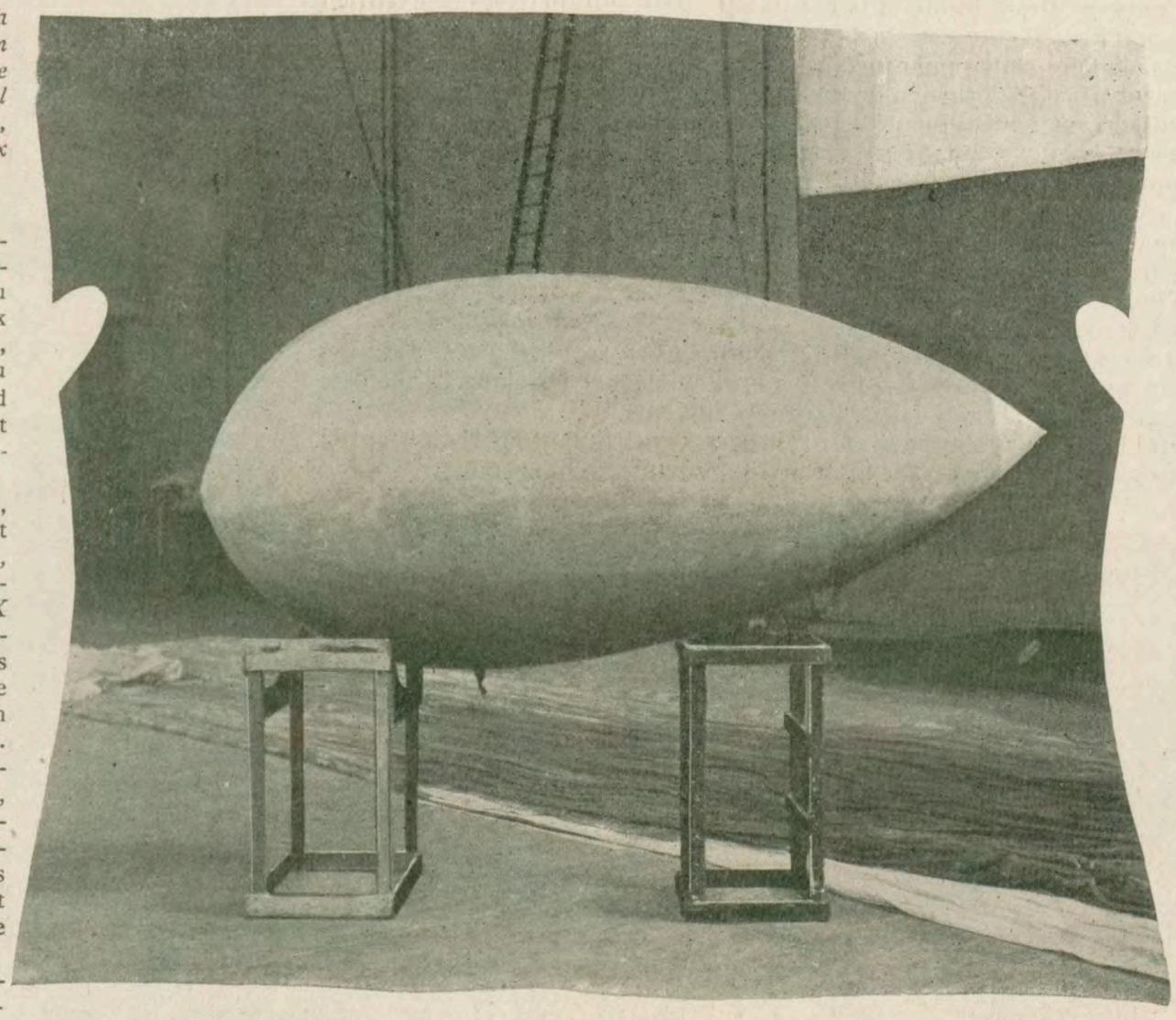
✣ ✣ ✣

La construction du *Santos-Dumont IX* est presque terminée, et dans un mois, tout au plus, le vainqueur du prix Deutsch fera évoluer un aéronat, un minuscule aéronat, établi au huitième des plans d'un grand ballon, à bord duquel pourront prendre place une dizaine de passagers.

Mais, sagement logique, Santos, avant d'entreprendre de tels et sensationnels voyages, a voulu, seul, expérimenter un' petit modèle. car les *Santos-Dumont IX* et *X*, ainsi qu'on le voit, différeront sensiblement de leurs aînés, du moins dans la forme de l'enveloppe ressemblant à un œuf effilé à l'une des extrémités.

Cette forme n'est naturellement pas très favorable à la vitesse, mais son peu de longueur évitera les coups de tangage inévitables encore avec les ballons très allongés. Le problème est surtout envisagé au point de vue pratique.

La poutre armée du « dirigeable » en miniature, qui bientôt courra des bordées au zénith de Paris — Santos pense avec raison que les mois froids offrent, presque autant que les mois d'été, des jours propices — a été construite dans son ancien appartement, la garçonnière des Champs-Élysées, où planait, retenu en guise de lest par une bouteille de champagne et... une bottine vernie, le modèle en baudruche dont nous reproduisons la photographie. Cet œuf, en soie du Japon, le gros bout à l'avant, ne jaugera que 200 mètres cubes. Le poids de l'aéronaute — 50 kilos — l'autorise à de semblables tours de force. La poutre armée, en bois de sapin, de 9 mètres de longueur, supportera, à l'arrière, une hélice propulsive ; au centre, à peu près, un moteur Clément d'une puissance de trois chevaux (refroidissement par ailettes). Le moteur pèsera 12 kilos, soit 4 kilos au cheval. Poids total de la poutre armée, munie du moteur, de l'arbre de transmission, de l'hélice et de la nacelle : 60 kilos. Poids de l'enveloppe : environ 30 kilos ; de l'hélice : 11 kilos ; de la nacelle : 6 kilos. Longueur du guide-rope : 30 mètres.



Modèle en baudruche du minuscule aéronat que Santos-Dumont expérimentera dans quelques jours. Ce petit « dirigeable » sera lui-même la réduction au 1/8e d'un grand ballon, à bord duquel pourront prendre place une dizaine de passagers.

Poutre-armée, moteur, etc., seront à deux mètres de l'enveloppe dont, bien entendu, la soupape inférieure se trouve à l'arrière. La soupape supérieure est remplacée par un clapet de déchirure.

Le système de suspension, constitué par 40 fils de piano, pouvant supporter, sans se rompre, jusqu'à 80 kilos de traction, se relient très commodément et très rapidement aux œillets des cordelettes de l'enveloppe au moyen de petits cabillots ou mousquetons en acier.

Le célèbre aéronaute étudie en ce moment un procédé très ingénieux qui lui permettrait de gonfler ses aéronats à l'air libre, de supprimer, par conséquent, avec les hangars, les frais par trop onéreux exigés par ces gigantesques constructions.

Veut-on savoir maintenant les intentions de Santos-Dumont, lors de sa première ascension ? — Je m'élèverai, nous a-t-il déclaré, du parc de Vaugirard et descendrai chez moi, oui, chez moi, au premier étage où j'aurai fait disposer un débarcadère très léger en tubes de cuivre. »

Et certainement, nous en sommes persuadé, Santos pénétrera chez lui, en ballon, par la fenêtre ! Le fait est sans précédent, mais il l'accomplira. Parbleu !...

François Peyrey.

BLOC-NOTES

✣ ✣ ✣

CYCLISME

Georget,
recordman des 50 et 100 kilom. sur route.

UN NOUVEAU RECORDMAN. — Les records sur route, qui subirent jadis tant et de si furieux assauts, sont maintenant bien tranquilles. On ne s'y attaque plus guère ; cela coûte très cher et ne rapporte pas grand'chose. Le temps n'est plus où les fabricants payaient des primes formidables pour un record battu de une minute sur leur machine. Les braves qui s'attellent à cette dure besogne sont d'autant plus dignes d'éloge. Georget est un de ceux-là qui, l'autre jour, sur la route de Blois à Tours, a brillamment tombé le record des 50, 100 kilomètres, 100 milles et 200 kilomètres.

BILLARD

Si, pour assister à une belle partie au cadre, il n'était pas nécessaire de subir une série interminable de parties à la rouge, ce serait un vrai régal pour un amateur que d'aller assister aux matches quotidiens de Cure et Sutton à l'Académie Grasset et de Fournil et Schaefer à l'Olympia.

Ces rencontres, dans des parties trop courtes, il est vrai, mais quand même intéressantes, entre les deux meilleurs joueurs d'Amérique et nos grands champions nationaux, sont véritablement un beau spectacle et font bien présager du tournoi dans lequel la Compagnie Brunswick va les mettre aux prises les uns avec les autres pour la glorieuse conquête du championnat du monde.

Le 6 octobre, avait lieu la première rencontre de Fournil et Schaefer.

Celui-ci débutait par 16 et laissait la main à Fournil qui, en une seule reprise, allongeait les 200 points de la partie.

Le lendemain Schaefer prenait sa revanche et gagnait la même partie avec une moyenne de 27.

A la rue Vivienne, le même jour, Sutton gagnait Cure, faisant 130 en deux reprises. Celui-ci demandait sa revanche immédiate et ayant la main, faisait les 150 points sur mouche.

Quelles belles soirées au Grand Hôtel nous promettent ces étourdissantes performances.

Count Reddeer.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Du Poids des Voitures (suite).

Comment voulez-vous que se comportent des pneumatiques qui supportent constamment une charge qui excède de 280 kilogrammes leur résistance ? Car il ne faut pas perdre de vue que les charges que nous indiquons comme pouvant être supportées par nos pneus constituent un maximum qui, dans aucun cas, ne doit être dépassé si l'on veut obtenir un bon service.

Lorsque vous commandez une voiture à un constructeur, le type de pneus qui doit garnir vos roues est bien approprié au type de la voiture: mais peu à peu vous vous ravisez généralement, vous vous décidez à faire ajouter ceci, puis cela, et en fin de compte vous arrivez à changer complètement les données du problème et vos pneus deviennent insuffisants. Il ne faut pas perdre de vue non plus que les chauffeurs admettent volontiers dans leurs voitures un plus grand nombre de voyageurs qu'elles ne comportent normalement de places. Combien de fois avons-nous vu sur les voitures dites à quatre places, cinq et même six personnes. « Mon moteur est bon, nous arriverons toujours » La première fois c'est exceptionnel, puis cela devient coutume, et si les pneus manifestent une légitime fatigue, on n'a pas de termes assez sévères pour les qualifier.

Aussi, ne cessons-nous de le répéter : si vous voulez que vos pneumatiques vous fassent un bon usage, ne leur demandez pas un service au-dessus de leurs forces, et si vous vous apercevez que le poids de votre voiture est trop élevé, n'hésitez pas à adopter la double semelle et à recourir à un type plus résistant. S'il s'agit de remplacer un type de voiturette par un pneumatique du même type en renforcé ou extra-fort, aucune transformation des roues n'est nécessaire. De même, s'il s'agit de remplacer un pneumatique de voiturette de notre nouveau type de 85 millimètres par une dimension correspondante du type de 90 millimètres voiture, il n'y a aucune transformation à effectuer, les deux types pouvant se monter sur la même jante. Dans les autres cas, il faut avoir recours à une transformation, mais nous sommes outillés pour effectuer très rapidement ce genre de travail, et, d'autre part, pour encourager les chauffeurs à recourir à la transformation de leurs roues qui est tout à leur avantage, nous faisons des conditions de prix toutes spéciales.

Comment on pèse une voiture

Il est indispensable, ainsi que nous l'avons dit et répété, de connaître le poids de sa voiture pour savoir si le type des pneus employés répond bien au travail qu'ils ont à fournir.

Pour peser exactement une voiture, il faut se servir d'une bascule à tablier, c'est-à-dire que le premier poids public venu peut se prêter à l'opération, ainsi que toute bascule de commerçants, tels que marchands de vins, de grains, ou de charbons, etc..., à la seule condition que le tablier de la bascule soit assez long pour contenir toute la voiture.

Le principe absolu est que la voiture doit être pesée avec tous ses agrès et accessoires, les pleins d'eau et d'essence faits, toutes les places qu'elle comporte occupées, et chargées de tous les colis ou bagages qu'on est susceptible d'emporter, soit généralement, soit temporairement.

En d'autres termes, il faut peser sa voiture sous la charge maximum qu'elle a pu ou pourra porter.

Voici comment on opère :

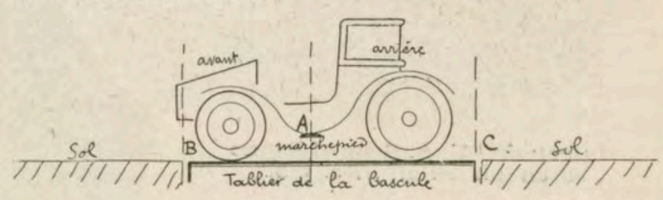


Fig. 1. — Pesée de l'ensemble.

1° On pèse d'abord l'ensemble de la voiture, comme il est indiqué fig. 1. L'emplacement de la voiture sur le tablier de la bascule n'est pas rigoureux pour cette première opération. Il suffit que l'ensemble repose bien sur le tablier.

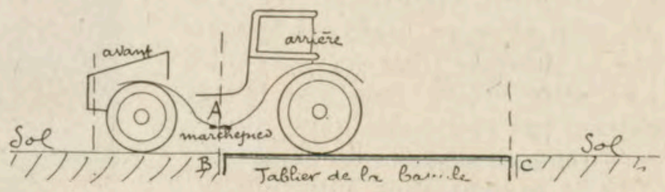


Fig. 2. — Pesée de l'arrière.

2° On pèse ensuite l'arrière de la voiture. Pour cela, il faut la placer de telle sorte que le milieu du marchepied surplombe l'extrémité du tablier (Voy. fig. 2).

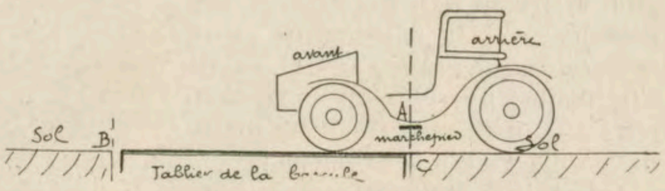


Fig. 3. — Pesée de l'avant.

3° On opère la pesée de la même façon en faisant surplomber au milieu du marchepied l'autre extrémité du tablier (fig. 3).

Si les pesées ont été bien faites, les poids obtenus pour l'avant et l'arrière pendant les opérations 2 et 3 doivent, en les additionnant donner, à 10 kilos près environ, le poids total obtenu dans la première opération.

Michelin et Cie.

Quel est celui des Lecteurs de la “ Vie au Grand Air ”

qui n’a pas dans sa Famille ou dans ses relations une Femme

Jouant du Piano ? ? ? ? ?

Nous sommes donc persuadés que nos fidèles Lecteurs vont s’empresser d’abonner ou de faire abonner ces musiciennes au nouveau Magazine illustré : ***Musica*** *qui va être sur tous les pianos.*

PRIX DE L’ABONNEMENT ~~~ PAR AN ..... 12 fr.
Donnant droit à de nombreuses Primes : — Étranger, 18 fr.

Pour 12 francs lisez ce que contient MUSICA :

20 Pages de texte grand format sur papier couché.

100 Photogravures d’une finesse admirable.

24 PAGES DE MUSIQUE INÉDITE OU NOUVELLE FORMANT UN ALBUM INDÉPENDANT.

La Musique et les Musiciens

MUSICA

TAFFANEL, chef d’orchestre de l’Opera.

PIERRE LAFITTE ET Cie, ÉDITEURS
9, Avenue de l’Opéra, PARIS

Le 1er Numéro : 50 Cent.

24 PAGES DE MUSIQUE INÉDITE OU NOUVELLE FORMANT UN ALBUM INDÉPENDANT.

100 Photogravures d’une finesse admirable.

20 Pages de texte grand format sur papier couché.

Le 1er Numéro : 50 Cent.

Les 5.000 premiers Abonnements sont Remboursés

(Voir les détails dans le Numéro du jour.)

DANS LE 1er NUMÉRO :

Mélodie inédite de **MASSENET**
Étude inédite de **PALADILHE**
Air à danser inédit de **P. THOMÉ**
Mélodie inédite de **CHAMINADE**
Impromptu, Gavotte de **G. SERPETTE**
Valse lente inédite de **ELSEN**

En Vente partout et 9, Avenue de l’Opéra, PARIS

s Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

SURANCES SPORTIVES

Assurances Spéciales, 20, *Rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

surance contre les accidents, pour être bien c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con- nt pleine et entière garantie, doit être faite eaucoup de soins, et demande le concours de listes rompus à la confection des contrats nstituent cette garantie.

il s'agisse d'assurances automobiles, de che- et voitures, ou d'assurances individuelles, la souscrite ne vaut que par les clauses y ins-, clauses qui varient à l'infini suivant les cas. **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, is, se chargent de toutes les assurances en al, et tout particulièrement des assurances ves pour lesquelles elles se sont spécialisées. s les sportsmen qui voudront être bien assu- ne pas payer des primes exagérées feront bien de s'adresser aux **Assurances Spé- s**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront satisfactions.

demande, les **Assurances Spéciales** en- donner verbalement toutes les explications

r donner rendez-vous, écrire ou téléphoner -41.

AUTOMOBILES

sformation de motocycles à pétrole en iturettes 2 places côte à côte. Débrayage 2 es. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Télé- 923.05. (6245)

ialité de location d'**Automobiles**. Garage pré **Bob-Walter**, 83 av. Grande-Armée. Té- 503-50. Vente. Leçons. Achat. Atelier de répa- s. Plantard, contre-maître.

-chauffeur, 28, rue Mogador, Paris, livre suite les nouveaux modèles *Gladiator*, *Re- de Dion*, etc. Grand choix de voitures d'oc- des premières marques telles que *Panhard- or, Renault, de Dion, Mors.* Toutes voitures ai et garanties. (6310)

terait occasion, Panhard 12 chx dernier l., allum. électr., tonneau rouge 6 places, es roues égales, état neuf. — Villan, 30, rue ntrepôt. (7006)

CARTES POSTALES

Catalog. 7, franco carte prime. — P. Savary, La Rochelle. (1006)

J. Grandin, 69, boulevard de Strasbourg, Hâvre, désire échanger cartes postales, vues. France seulement. Réponse rapide et assurée. (2020)

COLLECTIONS

Pour un louis. cède nos 105 à 205 " Vie au Grand Air" état neuf. — Dollo, 19, rue Vaugelas, Annecy. (7007)

DIVERS

F. Poulain, 178, rue du Temple. Masseur diplomé. Tous les jours de 2 à 5 heures. (7001).

Excellent mécanicien-ajusteur, htes réf. 12 ans, mécanicien des paquebots de la C. G. T. rec. par son patron demande pl. méc. automobile, Connaît tous systèmes essence et vapeur. A son perm. de cond. et peut faire toutes les réparations. — Ecrire à M. Vianet, 27, rue Lannoy (Levallois-Perret). (2019)

Aux Chasseurs. — Spécialité. — Blouses pour rabatteurs, cuissards, paletots de chèvre, banderolles, pèlerines molleton, vêtements en peau, chemises de flanelle, tricots, couvertures. Sur demande, envoi franco du catalogue. Médaille d'or 1900. Téléphone : 279-37. — Braillon, 35, rue Berger, Paris, 1er.

TIMBRES-POSTE

Catalog. 14, franco avec primes. — P. Savary, La Rochelle. (7008)

Echos

AUX CHASSEURS

La chasse, avec ses plaisirs entraînants, a pour contre-partie, l'inconvénient d'exposer les chasseurs à boire de l'eau d'une pureté contestable. Le rôle des **Comprimés Vichy-État** est de redresser de défaut en introduisant, dans une eau commune, les principes salutaires des sources de l'Hôpital, de la Grande-Grille et des Célestins. Leur commodité et leur prix ne le recommandent pas moins que leurs qualités bienfaisantes. Il faut toujours avoir sur soi un flacon de de Comprimés Vichy-Etat.

* * *

SOYEZ PRATIQUE

Vous arrivez à Paris, indécis sur la marque que vous voulez acheter, comment vous tirer de ce cas épineux ?

Le moyen est bien simple.

Rendez-vous à la Maison Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly (Porte-Maillot). Le directeur de cette maison, M. Chalandre, a voulu se rendre compte par lui-même de la qualité de ses voitures mises en circulation et se les est toutes procurées.

Vous pourrez donc chez lui, essayer n'importe quelle marque, et si vous faites votre choix parmi les Panhard-Levassor, Renault frères, Clément, les marques à la mode, vous pourrez devenir immédiatement propriétaire des **Clément**, 8 chx. 2 cylindres ; **Clément**, 12 chx, 4 cylindres.

Panhard Levassor, 15 ch. mot. Centaure. } livrables
Panhard Levassor, 10 ch. — } de
Panhard Levassor, 7 ch. — } suite.

Renault frères, 9 ch., nouveau moteur, châssis allongé, derniers perfectionnements, etc., etc., livrables de suite à un prix défiant toute concurrence.

* * *

PENDANT L'HIVER

Voici bientôt l'hiver, les chauffeurs vont garer pendant les longs jours du mauvais temps l'automobile avec laquelle ils sillonnent les routes pendant la belle saison.

C'est le moment de visiter à fond, de réparer le véhicule qui a pendant des mois peiné sur la route et souffert des cahots.

C'est aussi le moment d'apporter des améliorations à la voiture, peut-être un peu passée de mode, ou bien de remédier à certains défauts qu'on lui a découverts.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

TERRAIN à Paris, r. de la Source, 4, Contenance 751m97. Adj. sur 1 ench. Ch. not. Paris, le 28 oct. M. à p. 40000 fr. S'ad. p. vis. s. les lieux et à Me Amy, not., 105, r. de la Pompe.

MONTROUGE MAISON, av. de la République, 126, Cce 228 m. env. R. br. 2060 fr. M. à pr. 20000 fr. Adj. ch. not. Paris, 4 novembre. Me Morel d'Arleux, not., Paris, 5, r. du Renard.

NOISY-LE-SEC Propr. chem. Bordeaux-Brisset, lieu dit La Folie-Bobigny, compr. mais. d'habit. avec cour et jard. Cce 198m. Rev. br. 550 fr. M. à pr. 5 000 fr. Adj. s. 1 ench. le 27 oct. à 2 h. en l'ét. de Me Chauffriat, not. à Pantin, 101, r. de Paris.

Mais où faire tout cela ?

Voici la réponse :

M. Bory, directeur du *Grand Garage central d'automobiles, 4, rue Buffault*, en plein Paris, a pensé qu'il serait agréable aux chauffeurs de trouver, dans l'endroit où ils remisent leur voiture, un atelier de réparations assez bien monté pour pouvoir y faire un travail important, voire même des transformations, surbaissement de châssis, etc., et en un mot donner aux anciennes voitures l'aspect des voitures modernes, munies des derniers perfectionnements.

Voici les chauffeurs avertis. A eux de profiter du renseignement que nous leur donnons.

H. FRAENKEL

28, rue du 4-Septembre

SUCCURSALE :

50, avenue de la Grande-Armée

COSTUMES et *ÉQUIPEMENTS* pour Automobile, Chasse, Vélo, etc.

Pelisses et **Manteaux** en drap ou Loden **garantis imperméables**, sans caoutchouc, **doublés de fourrures** ou **laine**, à mettre aussi bien en auto qu'en ville.

Vêtements en fourrure et en cuir

Couvertures, Casquettes, Coiffures pour Dames, Bottes fourrées, Guêtres, Gants, Lunettes, Masques, etc., etc.

Envoi franco du Catalogue illustré

POURQUOI LA CARROSSERIE INDUSTRIELLE obtient-elle un si GRAND SUCCÈS pour ses Voitures de Luxe

I

Elle vend **BON MARCHÉ**

II

Elle construit **SOLIDE et LÉGER**

III

Ses Modèles sont **ÉLÉGANTS**

IV

Elle **GARANTIT** *sa Construction*

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

228, Faubourg Saint-Martin, PARIS

Le Gérant : G. Jarrige.

Corbeil. — Imprimerie ..d. Crété